Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5371**

17. Wahlperiode 06. 04. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Winfried Hermann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/5155 –

Meldepflichtige Ereignisse und Zuständigkeit der Bundesbehörden in Fällen von kontaminierter Kabinenluft

Vorbemerkung der Fragesteller

In den Medien wird regelmäßig von Ereignissen berichtet, bei denen es zu kontaminierter Kabinenluft kommt. Die dafür zuständigen Bundesbehörden sind das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) und die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU). Die Aufgaben, die das LBA zu erfüllen hat, sind äußerst vielfältig. Technische Aufgaben des Luftfahrt-Bundesamtes sind unter anderem die Genehmigung und Überwachung von technischen Diensten (Instandhaltungssysteme) von gewerblichen Luftfahrtunternehmen und Luftfahrerschulen. Das LBA kann auch in eigener Verantwortung oder zur Unterstützung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) Aufgaben übernehmen. Das LBA erarbeitet zudem Instandhaltungsprogramme, gibt Lufttüchtigkeitsanweisungen und arbeitet bei nationalen und internationalen Luftfahrt-Vorschriften mit. Ebenso zählen die Flugmedizin einschließlich Anerkennung und Überwachung flugmedizinischer Zentren und Sachverständiger zum Aufgabenfeld.

Gemäß § 5b der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) „Meldung von sicherheitsrelevanten Ereignissen“ sind „Smoke/Fume Events“ dem LBA und der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) anzuzeigen. Diese „Smoke/Fume Events“ sind Ereignisse, bei denen Öl mit der sehr heißen, aus den Triebwerken abgezapften, komprimierten Luft vermischt und als Dämpfe oder Rauch in die Kabine gelangt. Wir benennen diese Vorkommnisse im weiteren Verlauf der Anfrage als Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft. In jüngster Zeit sind einige Fälle bekannt geworden, die mit „Low Oil Pressure“ bezeichnet wurden und als solche in den Logbüchern der betroffenen Luftfahrtzeuge erfasst sind. Bei diesem Ölverlust in den Triebwerken besteht jedoch auch die Möglichkeit, dass Öl verdampft und durch das Zapfluftsystem in die Kabinenluft gelangt ist.

Die amerikanische Vereinigung von Klimaingenieuren (ASHRAE) hatte 2004 einen ersten Bericht über die Luftqualität von Flugzeugkabinen erstellt und 2007 und 2009 Tests bei weiteren Luftfahrtunternehmen durchgeführt sowie Vorschläge für Filter und Sensoren erarbeitet. Ein vorläufiger Bericht wurde der US-Luftfahrtbehörde FAA, der europäischen EASA und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation ICAO vorgelegt. Der Endbericht der ASHRAE sollte voraussichtlich Anfang 2011 vorliegen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 5. April 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Airbus bestätigte mittlerweile Probleme mit kontaminierter Kabinenluft. Während Boeing im neuen „Dreamliner“ (B 787) nicht weiter auf den Zapfluftmechanismus setzt, wird bei Airbus das „More-Electric-Aircraft-System“ entwickelt. Im neuen A 350 werden sogenannte HECCA-Filter eingesetzt, um die Gefahr, dass Kabinenluft durch Triebwerköldämpfe kontaminiert wird, zu minimieren. Auch beim Typ Airbus A 380 ist das Problem – jedenfalls bisher – nicht gelöst. So kam es auch bei diesem Flugzeugtypen bereits zu Zwischenfällen mit kontaminierter Kabinenluft (vgl. u. a. die Schriftliche Frage 186 auf Bundestagsdrucksache 17/4639 oder DER SPIEGEL, Ausgabe 9 vom 28. Februar 2011, S. 125). Gemeldet wurden diese den zuständigen Behörden nicht, obgleich durch Medien berichtet worden ist. Auffällig ist die große Diskrepanz zwischen den in den Medien berichteten Fällen und den bei den Bundesbehörden registrierten Fällen. Die Bundesregierung erklärte, die Unternehmen würden sich erst auf Nachfrage äußern (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 17/3105).

Die Meldung von meldepflichtigen Ereignissen gemäß § 5b LuftVO wurde laut WDR-Informationen mit Einverständnis des LBA vom verantwortlichen Luftfahrzeugführer auf die jeweiligen Flugbetriebe delegiert. Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG ist nunmehr „jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat“, angehalten, dies der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle „unverzüglich“ zu melden. In diesem Fall ist nicht das LBA, sondern die BFU die zuständige Behörde. Bislang hat die BFU immer vorgetragen, dass sich die Behörde die Entscheidung über die Klassifizierung einer schweren Störung vorbehält. Allerdings wurden Vorfälle der vorbenannten Art (Smoke/Smell Reports) – wenn überhaupt – erst mit erheblicher zeitlicher Verzögerung durch den jeweiligen Flugbetrieb angezeigt.

In einer firmeninternen Information an ihre Mitarbeiter räumte die Lufthansa bereits im April 2009 ein: „In DLH Flugzeugen tritt ein Smoke Incident äußerst selten und in der Regel ohne Vorankündigung auf. In der Literatur werden Zahlen wie ‚ein Incident auf 2000 Starts‘ beschrieben“ (zitiert nach „Update Ölgeruch“ vom 2. April 2009 von Hanne Grimopont, FRA NL und Frank Lunemann, FRA NF/O). Darüber hinaus bestätigt das Unternehmen sofort im Anschluss an die zitierte Passage: „Eine Ausnahme bildet allerdings zur Zeit der A 340-600 mit dem Triebwerk Trent 500. Dort bestand ein technischer Fehler, dieser ist erkannt und wird mit hoher Priorität von der LHT über eine technische Modifikation abgestellt.“ Die BFU bestätigte nun gegenüber dem „SPIEGEL“ (vgl. Ausgabe 9 vom 28. Februar 2011, S. 124 f.), dass allein eine einzige deutsche Airline für 2010 über 60 Öldampfstörfälle gemeldet hätte. Gleichwohl sei die „Dunkelziffer (…) aber hoch“, weil einige Fluggesellschaften vom Personal gemeldete Fälle nicht immer an die zuständigen Behörden weitergeben. Man ginge auch bei der BFU von einem Störfall pro Tag aus.

In dem Begleitmaterial zu einer weiteren Fernsehsendung des WDR („Markt“ vom 29. März 2010, www.wdr.de/tv/markt/sendungsbeitraege/2010/0329/00_aerotoxic.jsp) werden für den Zeitraum vom 2. Januar 2008 bis 21. März 2010 insgesamt 199 Fälle aufgeführt, bei denen ein Ereignis mit kontaminierter Kabinenluft vermutet werden muss und welche gemäß der Verpflichtung nach § 5b LuftVO von den deutschen Luftfahrtunternehmen dem LBA hätten angezeigt werden müssen. Diese Zahl steht in einem auffallenden Missverhältnis zu den von der Bundesregierung beziehungsweise dem LBA vorgetragenen Fällen (Antworten der Bundesregierung auf den Bundestagsdrucksachen 16/12179 und 16/12578).

Am 12. August 2010 zitierte ein Beitrag des NDR (vgl. www.tagesschau.de/inland/kabinenluft100.html) aus einem dem Sender zugespielten vertraulichen Papier des Bundesverbandes der deutsche Fluggesellschaften (BDF). Gemäß diesem Dokument befürchten die deutschen Fluggesellschaften „eine zusätzliche Dynamik“, wenn die Berufsgenossenschaft Verkehr (BG Verkehr) oder die BFU „weitere Untersuchungen vornehmen“. Das LBA, das die direkte Aufsichtsbehörde darstellt, wird in diesem Schreiben nicht weiter erwähnt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

In der Bundesrepublik Deutschland wird ein national einheitliches Meldeverfahren angewandt, welches auf internationalen Regelungen beruht.

1. Meldungen von sicherheitsrelevanten Ereignissen werden nach § 5b der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) erfasst:
   – Gemäß § 5b LuftVO hat der Betreiber oder Führer eines in Deutschland eingetragenen turbinengetriebenen Luftfahrzeugs oder eines gewerbsmäßig betriebenen Luftfahrzeugs mit einer höchstzulässigen Startmasse von mindestens 5 700 Kilogramm sicherheitsrelevante Ereignisse zu melden.
2. Störungen sind durch den Luftfahrtunternehmer oder den Kommandanten aufgrund folgender Rechtsgrundlagen anzuzeigen:
   – Nach § 5 LuftVO hat der verantwortliche Luftfahrzeugführer, ein anderes Besatzungsmitglied oder der Halter eines Luftfahrzeugs Unfälle und schwere Störungen unverzüglich der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) zu melden.
   – OPS 1.420 der europäischen Bestimmungen für gemeinsame technische Vorschriften und Verwaltungsverfahren für die gewerbsmäßige Beförderung in Flugzeugen (OPS 1) sowie JAR-OPS 3.420 deutsch der Bestimmungen über die gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Sachen in Hubschraubern (JAR-OPS 3 deutsch) wenden sich an den Kommandanten eines Luftfahrzeugs oder an den Luftfahrtunternehmer mit der Forderung, besondere Ereignisse, darunter sind Unfälle, schwere Störungen und Störungen zu verstehen, auf schnellstmöglichem Weg bzw. innerhalb von 72 Stunden an das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zu melden.
   – Gemäß Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG hat jede beteiligte Person, die Kenntnis vom Eintreten eines Unfalls oder einer schweren Störung hat, der zuständigen Sicherheitsuntersuchungsstelle des Ereignisstaats unverzüglich darüber Meldung zu erstatten.

Bisher wurde von der BFU keine Meldung nach §5 LuftVO mit dem Ereignis „Ölgeruch im Flugzeug“ als schwere Störung eingestuft.

Die Gründe für Geruchsbelästigungen in der Flugzeugkabine sind sehr unterschiedlich und reichen von Küchendämpfen über Störungen der Hilfsgasturbine und Verschmutzung der Klimaanlage, z. B. mit Enteisungsflüssigkeit bis zum Versagen von Geräten. Es handelt sich hierbei nach Einschätzung der zuständigen Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) um kein grundsätzliches Problem. Technische Defekte an Triebwerken oder Klimaanlagen, die eine Störung mit Ölgeruch im Flugzeug und letztendlich ein meldepflichtiges Ereignis zur Folge haben, treten sehr selten auf und sind von kurzer Dauer.

1. Ist das LBA die geeignete Institution zur Erfassung und Verfolgung von Zwischenfällen mit kontaminierter Kabinenluft?

3. Worin genau unterscheiden sich die Zuständigkeiten zwischen LBA und BFU in Fällen mit kontaminierter Kabinenluft?

4. Wie sieht die Kooperation bzw. Arbeitsteilung der beiden Behörden aus, um die größtmögliche Effizienz und Effektivität zu erzielen?

Die Fragen 1, 3 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das LBA ist für die Erfassung und statistische Auswertung von betrieblichen Störungen sowie für die Kontrolle erforderlicher präventiver Maßnahmen im Rahmen der flugbetrieblichen Aufsicht zuständig. Aufgabe der BFU ist demgegenüber die Untersuchung von Unfällen und Störungen gemäß § 3 des Flugunfalluntersuchungsgesetzes (FlUUG).

Bei der Erfassung von meldepflichtigen Ereignissen arbeiten LBA und BFU unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten vertrauensvoll zusammen. Beide Behörden stellen beispielsweise ein gemeinsam abgestimmtes Online-Formular zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen zur Verfügung, um ein einheitliches Meldeverfahren sicherzustellen. Sofern Störungsmeldungen an das LBA geleitet werden, die einen Mustermangel indizieren, wird die EASA als zuständige Luftfahrtbehörde über den Vorgang informiert.

2. Gedenkt die Bundesregierung die Zuständigkeit in Fällen von kontaminierter Kabinenluft vollständig an die BFU zu übertragen?

Nein.

5. Worin genau besteht der Dialog zwischen LBA und Luftfahrtindustrie bezüglich der Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft, und wie ist es zu erklären, dass meldepflichtige Ereignisse erst auf Nachfrage kommentiert werden?

Das LBA hat im Rahmen der Aufsicht regelmäßig Kontakt mit den deutschen Luftfahrtunternehmen. Mit der Luftfahrtindustrie steht das LBA bezüglich der Ereignisse mit kontaminierter Kabinenluft nicht im Dialog. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 verwiesen.

6. Hat sich an der Form, wie das LBA seine technischen Aufgaben im Zusammenhang mit Ereignissen mit kontaminierter Kabinenluft wahrnimmt, seit der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/3105 etwas geändert?

   Wenn ja, in welcher Form?

Nein.

7. Wie gedenkt die Bundesregierung dem Artikel 9 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 nunmehr gerecht zu werden?

   Wann wurden die Flugbetriebe bzw. Lizenzinhaber hierüber und wie unterrichtet?

Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG ist am 2. Dezember 2010 in Kraft getreten und stellt somit unmittelbar geltendes Recht dar. Die in Artikel 9 der Verordnung geregelte Pflicht zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen steht mit den nationalen Regelungen im Einklang, eine zusätzliche Unterrichtung hierüber ist nicht erforderlich.

8. Welche Sanktionsmaßnahmen sind seitens der Bundesregierung vorgesehen, wenn solche Meldungen unterbleiben?

15. Gibt es einen Sanktionsmechanismus, der die Unternehmen dazu anhält, Fälle mit kontaminierter Kabinenluft zukünftig nicht erst auf Nachfrage mitzuteilen, oder hält die Bundesregierung das für einen adäquaten Meldemechanismus?

16. Welche Sanktionen stehen dem LBA zur Verfügung, und liegt das Maß der Sanktionen im Ermessen der Behörde?

Die Fragen 8, 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Fall der Nichteinhaltung einer Meldepflicht nach § 5 Absatz 1, 2, 3 oder 5 LuftVO liegt eine Ordnungswidrigkeit im Sinne des § 43 Absatz 1 Nummer 10 LuftVO in Verbindung mit § 58 Absatz 1 Nummer 10 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) vor. Hierfür ist die BFU zuständig.

Für das LBA besteht die Möglichkeit, im Rahmen seiner flugbetrieblichen Aufsicht über die Luftfahrtunternehmen das Meldeverhalten der Unternehmen zu beeinflussen.

9. Entspricht ein auf Nachfrage gemeldeter Vorfall gemäß § 5b LuftVO den von der Bundesregierung geforderten Vorstellungen, Vorschriften und Fristen (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 17/3105)?

Die Einstufung eines Ereignisses nach § 5b LuftVO als sicherheitsrelevant kann im Zusammenhang mit Geruchsbelästigung zu unterschiedlichen Wertungen führen. Ein auf Nachfrage gemeldeter Vorfall stellt daher nicht automatisch einen Verstoß gegen die geltenden Regelungen dar.

10. Gedenkt die Bundesregierung das Meldeverfahren bei Störfällen mit kontaminierter Kabinenluft zu überarbeiten?

Nein. Es wird in diesem Zusammenhang auch auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

11. Wie überprüft das LBA, dass im Falle eines Störfalles mit kontaminierter Kabinenluft auch der Informations- und Betreuungspflicht seitens der Luftfahrtunternehmen nachgegangen worden ist?

Dies geschieht im Rahmen der flugbetrieblichen und technischen Aufsicht der zuständigen Betriebsprüfer.

12. Wie erklärt sich die Bundesregierung die hohe Dunkelziffer, die dem „SPIEGEL“ seitens der BFU mitgeteilt worden ist – auch nach einem Papier der Lufthansa geschieht alle 2 000 Flüge ein „fume event“, was die Zahl mit einem Event pro Tag bestätigt –, und wieso liegen dem LBA obgleich der Vielzahl der Fälle nur so wenige vor?

Bei den Meldungen der so genannten „fume events“ handelt es sich um Ereignisse, bei denen Besatzungsmitglieder über auftretende Gerüche, auch in Verbindung mit einer Rauchentwicklung, berichten. Diese Ereignisse werden zunächst unternehmensintern kommuniziert, führen aber nur zu Meldungen an die BFU, wenn sie als schwere Störung nach § 5 LuftVO eingestuft worden sind.

Für das Jahr 2010 liegen der BFU vier Meldungen nach § 5 LuftVO über Ölgeruch in Verbindung mit körperlichen Symptomen vor, die aber nicht zu einem Ausfall eines Besatzungsmitgliedes führten. Damit war der Tatbestand einer schweren Störung nicht gegeben.

Darüber hinaus gab es auch Meldungen nach § 5 LuftVO, die den Ausfall von Besatzungsmitgliedern anzeigten und bei denen über Ölgeruch berichtet wurde. Für diese gemeldeten Fälle konnte die BFU jedoch bisher keinen kausalen Zusammenhang zwischen Ölgeruch und Ausfall der Besatzungsmitglieder ermitteln.

13. Was sieht die Bundesregierung vor, um die Dunkelziffer bei Störfällen zu senken?

    Wenn keine Maßnahmen geplant sind, warum nicht?

Das LBA hat mit Rundschreiben vom 15. November 2010 grundsätzlich alle Luftfahrtunternehmen auf die Einhaltung der bestehenden rechtlichen Meldepflichten hingewiesen.

Durch Informationsveranstaltungen im LBA und bei den Luftfahrtunternehmen wurde bereits mittels Präsentationen und in Gesprächen mit dem Leitungspersonal des Flugbetriebs auf eine Verbesserung des Meldeverhaltens hingewirkt (Bezug zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 16/12578).

14. Was tut das LBA, um den Kontrollmechanismus zu verbessern?

Im Rahmen der flugbetrieblichen und technischen Aufsicht wird vom LBA stichprobenartig durch die Betriebsprüfer kontrolliert, ob Meldungen ordnungsgemäß und rechtzeitig erfolgen. Ein Kontrollmechanismus für alle denkbaren und tatsächlich abgegebenen Meldungen würde eine Überwachung „an Bord“ bedeuten, welche wiederum mit einem erheblichen Personal- und Kostenaufwand verbunden wäre. Dies ist vom LBA nicht darstellbar.

17. Ist der (temporäre) Entzug der Flugberechtigung eine in Frage kommende Sanktion?

Nein.

18. Wurde in der Vergangenheit eine Sanktionierung vorgenommen?

    Wenn ja, wie sah diese aus?

    Wenn nein, warum sah die Bundesregierung in der Vielzahl nicht gemeldeter Fälle keinen Anlass dazu?

Nein. Der Tatbestand einer schweren Störung nach § 5 LuftVO lag nicht vor.

19. Wurde seitens der Bundesregierung darüber nachgedacht, besonders störanfällige Flugzeugtypen vom Flugverkehr auszuschließen?

Es gibt keine konkrete Veranlassung, über die Zuständigkeit der EASA für die Flugsicherheit der Luftfahrzeuge hinaus national ordnungsrechtliche Maßnahmen vorzuschreiben.

20. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Fälle, wo ausschließlich Flugpersonal im Anschluss an ein „fume-event“ medizinisch betreut worden ist, nicht jedoch die Passagiere?

Hierzu ist auf die Antwort der Bundesregierung vom 1. Februar 2011 auf die Schriftliche Frage 186 des Abgeordneten Markus Tressel auf Bundestagsdrucksache 17/4639, hinzuweisen: Zu Vorkehrungen und Maßnahmen zur Überprüfung der gesundheitlichen Auswirkungen bei Flugpersonal und Passagieren liegen keine Informationen vor.

21. Welche Maßnahmen wurden vom LBA beziehungsweise der BFU eingeleitet, um die spätestens seit der ARD-Berichterstattung aus dem Frühjahr 2009 (ARD-Sendung Plusminus vom 3. Februar 2009 sowie am 24. März 2009, WDR-Sendung „Markt“ vom 9. März 2009) sowie die in der Schriftlichen Frage 186 auf Bundestagsdrucksache 17/4639 des Abgeordneten Markus Tressel auch dem LBA bekannten Fälle zu überprüfen?

    Wenn keine Maßnahmen eingeleitet wurden, warum unterblieben diese?

Die zusätzlich bekannt gewordenen Fälle wurden untersucht. Insbesondere wurde geprüft, ob die Ursache der Störung behoben worden ist.

Die Zulassung von Verbesserungen durch konstruktive Maßnahmen fällt gemäß Verordnung (EG) Nr. 216/2008 in die Zuständigkeit der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA).

22. Werden Verstöße der Luftfahrtunternehmen bezüglich der Betreuung von Passagieren geahndet, wenn sie in Fällen von kontaminierter Kabinenluft Passagiere weder informieren noch medizinisch betreuen (lassen)?

    Wie kontrolliert das LBA die Betreuungspflicht in diesen Fällen?

    Wie sanktioniert das LBA einen Verstoß gegen die Betreuungspflicht, wenn die betreffenden Fälle erst im Nachhinein und auf Nachfrage gemeldet werden?

Zu aufgetretenen Beeinträchtigungen der Gesundheit von Besatzung oder Passagieren oder zu Verstößen der Luftfahrtunternehmen hinsichtlich der Betreuung von Besatzung und Passagieren liegen der Bundesregierung keine Informationen vor. Eine konkrete Betreuungspflicht in Fällen von kontaminierter Kabinenluft oder Sanktionen bei Verstößen gegen die Betreuungspflicht sind luftrechtlich nicht geregelt und werden vom LBA nicht kontrolliert.

23. Liegen der Bundesregierung mittlerweile Ergebnisse aus dem der EASA vorgelegten Zwischenbericht der ASHRAE oder dem für Anfang 2011 geplanten Endbericht vor?

Nein.

24. Ist der Bundesregierung mittlerweile bekannt, wann voraussichtlich mit den Ergebnissen des Endberichts der ASHRAE zu rechnen ist (wenn ja, bitte Datum angeben)?

Das ASHRAE-Komitee hat angekündigt, Ergebnisse im Juli 2011 zu veröffentlichen. Ein konkretes Datum ist der Bundesregierung nicht bekannt.

25. Gibt es mittlerweile in den zuständigen nationalen Behörden Arbeitsgruppen, die sich explizit mit dem Thema kontaminierter Kabinenluft auseinandersetzen, um schnelle Schlussfolgerungen für die politische Praxis ziehen zu können?

    Wenn ja, welches sind die zuständigen Referate?

Nein.

26. Sieht die Bundesregierung weiterhin in der ICAO die zuständige Institution, die dafür zuständige Arbeitsgruppen einberufen muss?

    Wenn ja, was tut die Bundesregierung dafür, entsprechende Mehrheiten auf internationaler Ebene zu schaffen, um eine entsprechende Arbeitsgruppe einzuberufen?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 15. Oktober 2010 auf die Schriftliche Frage 82 des Abgeordneten Markus Tressel auf Bundestagsdrucksache 17/3308, verwiesen: „Die Bundesregierung schließt sich hinsichtlich des Themas „Öldämpfe“ der einheitlichen europäischen Haltung sowie der mehrheitlichen Meinung des Plenums der 37. Versammlung an, wonach die bereits bestehenden Untersuchungen, Meldepflichten und Verfahren zur Störungsbehebung ausreichen, um die Flugsicherheit aufrechtzuerhalten und ggf. weitere Schritte einleiten zu können. Gleichwohl wird weiterführende Forschung zu diesem Thema mit Forschungskoordinierung auf ICAO-Ebene unterstützt.“

27. Erkennt die Bundesregierung die Probleme mit Störfällen in dem von den Medien berichteten Ausmaß an (vgl. u. a. die ARD-Sendung „Plusminus“ vom 3. Februar 2009 sowie am 24. März 2009, WDR-Sendung „Markt“ vom 9. März 2009, DER SPIEGEL, Ausgabe 9 vom 28. Februar 2011, S. 124 f.), oder wie ist es zu erklären, dass die Bundesregierung durch die umfangreiche Berichterstattung und das Aufdecken zahlreicher (nicht gemeldeter) Fälle keine neue Faktenlage erkennt (vgl. die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 auf Bundestagsdrucksache 17/3105)?

Die konkreten Inhalte der Medienberichte sind nicht bekannt. In der EC-CAIRS-Datenbank sind für das Jahr 2010 21 Meldungen über Ölgeruch im Flugzeug und für den Zeitraum Januar bis März 2011 5 Meldungen erfasst. Ein Nachweis über eine Beeinträchtigung der Gesundheit durch diese Fälle liegt jedoch nicht vor.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333